8 bl.: 1 Fr. weekblad voor de jeugd

Robbedoes

5e JAARGANG. - Nr. 26. - Afl. 231.
1 JULI 1943.

Robbedoes, Ommeganckstraat 21, Antwerpen. - Abonnement : per kwartaal 12 fr. - per halfjaar 23 fr. - per jaar 45 fr. - Postcheckrek. J. Dupuis, Zonen & Co, Nr. 3621.59,

Jan Kordaat Speurder

GOED ! BRENG DEZEN BRIEF EVEN WEG EN ZORG ERVOOR, DAT GE GOED UW ROL SPEELT !

REKEN OP MIJ, BAAS !

WAT IS ER ?...

EEN BRIEF VOOR U, SIDI...

EEN BRIEF VAN JEFKE !... JUIST, HET IS ZIJN HANDSCHRIFT !

GIJ WEET DUS, WAAR HIJ IS ?! SPREEK OP !

NIET KWAAD ZIJN, SIDI... YOUSSEF BEN YOUSSEF ARM ZIJN !... ALS GIJ GEVEN VEEL GELD, IK HET U ZEGGEN... GIJ GEVEN DUIZEND FRANK, IK SPREKEN... IK MIJN LEVEN WAGEN... LEVEN ZEER KOSTBAAR !

GOED ! SPREEK OP !

STRAKS IK U KOMEN HALEN, ALS IK VAN WACHT ZIJN !

DAT IS EEN VALSTRIK !... HOE KAN IK VOORDEEL TREKKEN UIT DIT GEVAL ?... WETEN, WAAR JEFKE IS EN ZELF NIET IN DE VAL LOOPEN !

MENEER KORDAAT... ER IS IEMAND VOOR U AAN DE TELEFOON !

HA !

DAT IS NATUURLIJK DORMOND... HALLO... JA...

SPREEK IK MET MENEER KORDAAT ?

IK DOE U EEN VOORSTEL : DE SCHETSEN, DIE MIJ INTERESSEEREN, IN RUIL VOOR DE VRIJHEID VAN UW VRIENDJE... INDIEN GE DIT AANNEEMT, BIND DAN EEN WITTEN ZAKDOEK AAN UW VENSTER... WE RUILEN DAN MORGEN, OM ACHT UUR, IN DE HERBERG « BAR DU SUD »... BIJ DE EERSTE VERWEGING VERDACHTE BEHUIST DE JONGEN NAAR DE ANDERE WERELD... BEGREPEN ?...

NU ZAL HIJ YOUSSEF NIET MEER WANTROUWEN... HIJ LOOPT ER IN, HA-HA !...

DUS YOUSSEF BEN YOUSSEF HANDELT BUITEN WETEN VAN DE ANDEREN... OFWEL HA !... IK GELOOF, DAT IK OP MOET PASSEN !

(Vervolgt.)

Robbedoes VLIEGER

WIJ VERNEMEN...

☛ Dat een Amerikaansche vliegtuigfabriek een twintigtal dwergen als monteur zou hebben aangesteld, om werkzaamheden te verrichten, waar een normaal gebouwd mensch vrijwel niet bij kan komen, b. v. in de vleugeluiteinden, enz.

☛ Dat de directeur van de Turksche civiele luchtvaartmaatschappij Nafia Vekaleti Davlet Hzva Yollari dezer dagen naar Caïro gereisd moet zijn, om met de Egyptische regeering inleidende besprekingen te voeren over de opening van een luchtlijn tusschen Turkije en Egypte

☛ Dat de Braziliaansche luchtvaartmaatschappij Panair do Brazil in handen van de P. A. A. zou zijn overgegaan.

☛ Dat de benaming voor bauxiet, waaruit het voor de vliegtuigindustrie zoo belangrijke aluminium wordt gewonnen, afgeleid moet zijn van de stad Les Baux bij Arles in Frankrijk.

☛ Dat de Douglasfabrieken in Santa Monica een nieuw ontwerp verkeersvliegtuig op stapel moeten hebben van het type DC-7 ; deze viermotorige machine zou een totaal vlieggewicht van 70 ton hebben en met een betalenden last van 8,5 ton een vliegbereik van 8000 Km. bezitten.

☛ Dat het zweefvliegen in Spanje steeds toeneemt ; gedurende 't afgeloopen jaar 1942 moeten in het zweefcentrum niet minder dan 20.332 starts zijn volbracht.

☛ Dat gedurende een tijdvak van Mei 1939 tot midden 1941 door de P. A. A. Clipper vliegbooten over den Noordelijken Atlantiscb en Oceaan meer dan Noordelijken Atlantischen Oceaan meer dan 6000 passagiers en 375.000 Kgr. post (ongeveer 32 millioen brieven) vervoerd zijn geworden.

☛ Dat door Amerikaansche vakkringen de wereldproductie van olie voor 1942 op 287 millioen ton wordt geschat, hetgeen een vermindering beteekent van rond 20 millioen ton of ongeveer 7 % in vergelijking met het vorige jaar

☛ Dat vanaf half December 1942 door het Amerikaansche leger in Engeland Piper Cub-toestellen gebruikt zouden worden als artillerie-waarnemingsvliegtuigen.

HOE GEBEURT HET LUCHTSCHRIJVEN?

Een schrijfvliegtuig heeft een tankje met bepaalde chemische stoffen bij zich, welke, als een kraan wordt opengezet, in de uitlaatpijp van den motor terechtkomen. Door de snelheid van het uitstroomen der gassen worden de scheikundige stoffen met groote snelheid en wervelingen uit de uitlaatpijp gestooten. Hierdoor ontstaat een dikke rookpluim, welke bij windstilte eenigen tijd zichtbaar blijft. De vlieger teekent de letters, die hij wil schrijven, op een papier en bekijkt aan de hand daarvan, welke bochten hij moet vliegen en wanneer hij de kraan moet openen. Om zooveel mogelijk een rustige lucht te hebben, gaat de vlieger liefst op 5000 meter hoogte vliegen en schrijft dan zijn letters.

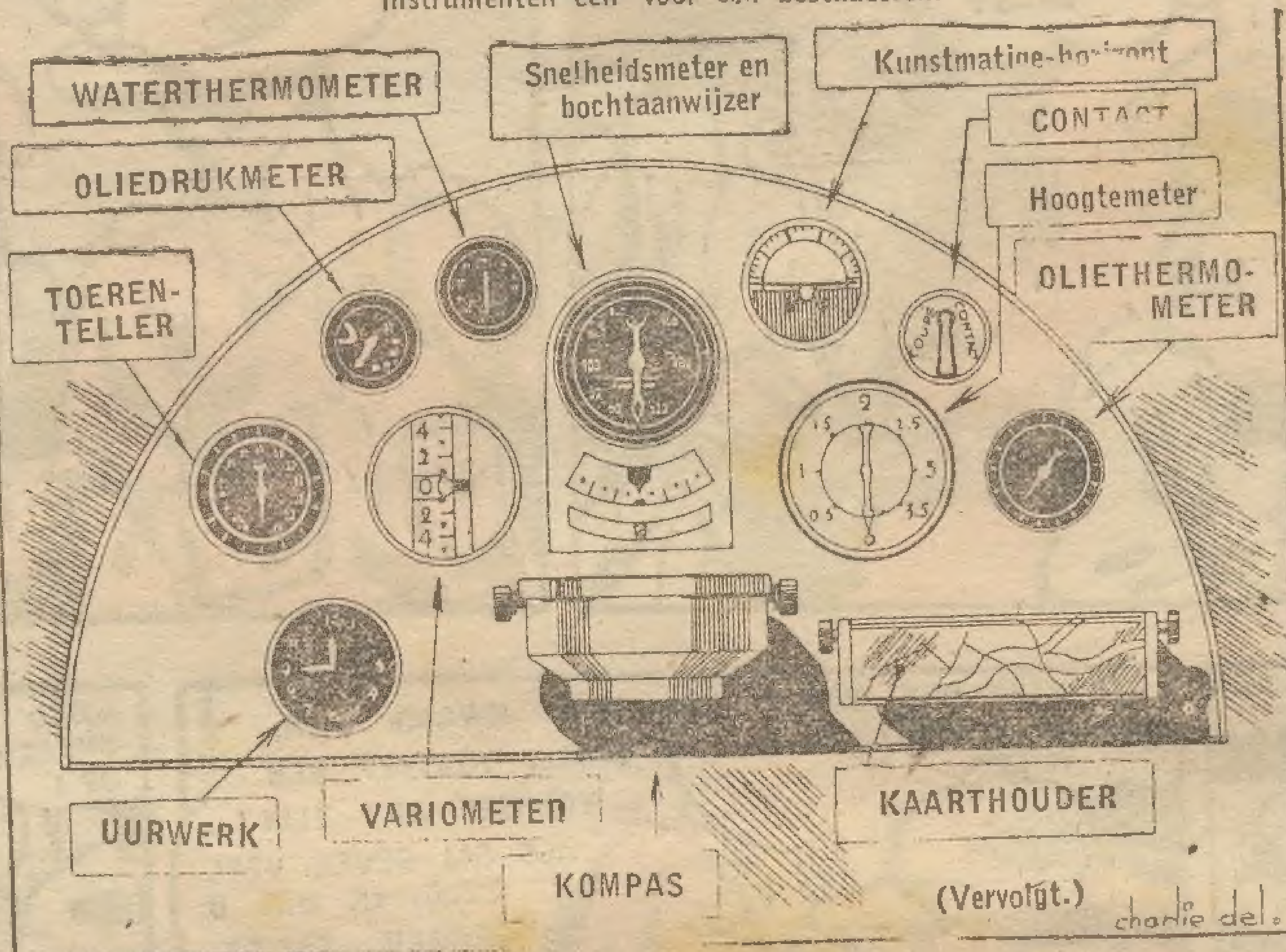
VRAGENBUS

HUR. V 4387. — Het is thans nutteloos, u de namen en adressen van alle Robbedoes Vliegers uit uw gemeente mede te deelen, aangezien het voorloopig niet meer mogelijk is, nieuwe Eskaders op te richten. Zult ge ook deel nemen aan den nieuwen dienst voor correspondentie onder Robbedoes Vliegers, die we ingericht hebben ? Wat verlangt ge te weten over de luchtvaart ? Stel maar gerust alle vragen, die door uw hoofd gaan. Luchtvaartkaarten van België hebben we niet meer.

V. 812, IEPER. — Nieuwe Eskaders mogen voorloopig niet meer opgericht worden.

WIJ LEEREN VLIEGEN...

Ziehier de voornaamste vliegtuiginstrumenten, zooals ze meestal op het instrumentenbord van een vliegtuig voorkomen. In de volgende lessen zullen we deze instrumenten één voor één bestudeeren.



(Vervolgt.)

POLIDOR V 4396. — De Eskaders mogen voorloopig niet meer vergaderen.

VLIEGENDE DOODSKOP V. 3070. — Het gevraagde adres is : Modelvliegtuig Centrale, Bruul 108, Mechelen. Nu we door het wegvallen der aktiviteit van de Eskaders weer meer plaats hebben, zullen we weer met het publiceeren van plannen en bouwbeschrijvingen van modelvliegtuigen beginnen.

BARON ZEEPSOP V 3696. — Het gevraagde adres is Modelvliegtuigcentrale, Bruul 108, Mechelen. Nieuwe Eskaders mogen voorloopig niet opgericht worden. Het ander adres is : Rijksmarineschool, Oostende.

LUITENANT WW V. 4486. — Robbedoes verkoopt geen plannen noch materiaal voor den vliegmodellenbouw. Schrijf hiervoor aan een gespecialiseerde firma.

L. B. POWEL V. 4480. — De Robbedoes Vliegclub is de grootste vliegclub in Vlaanderen en telt thans 4531 leden. De leden houden zich bezig met het bouwen van vliegmodellen, het bestudeeren van het morseseinen en der luchtvaarttchniek. Thans is ook een nieuwe dienst voor briefwisseling onder Robbedoes Vliegers opgericht. Deze dienst heeft vanaf haar ontstaan een ongehoord succes gekend. Die witte strepen in de lucht worden gevormd als vliegtuigen hoog vliegen. Dit komt door het condenseeren van de uitlaatgassen van den motor. Men heeft al op verschillende manieren geprobeerd, dit strepen trekken te vermijden, doch vruchteloos. Dit trekken van witte strepen is zeer hinderlijk voor de vliegtuigen, daar ze op deze manier onmiddellijk hun aanwezigheid verraden.

JOHN WELLS V 2665. — Voorloopig mogen geen nieuwe Eskaders worden opgericht. Elke Robbedoes Vlieger bouwt thans regelmatig modelvliegtuigen thuis en neemt deel aan onzen correspondentiedienst.

PILOOT DC. V. 4470. — Adressen van Robbedoes Vliegers worden niet meer bekend gemaakt. Als ge wilt in correspondentie treden met andere Robbedoes Vliegers, kunt ge gebruik maken van onzen nieuwen dienst : correspondentie onder Robbedoes Vliegers.

BUFFEL V. 4454. — De bedoelde catalogus van de Modelvliegtuig Centrale kan bekomen worden bij deze firma (Bruul 108, Mechelen) tegen betaling van 2 fr. in gangbare postzegels.

JUMPER V. 4449. — Uw vroegere Eskaderleider moet u en uw vrienden hun lidkaarten teruggeven. Die zijn niet zijn eigendom. De vleugeloppervlakte wordt berekend door de breedte met de lengte te vermenigvuldigen (als het een rechthoekige vleugel is). In een ander geval is de berekening wat ingewikkelder). Km./u. beteekent kilometer per uur. Dit is de eenheid van snelheid. t. o. v. beteekent ten overstaan van. Kruissnelheid is de gemiddelde snelheid van een vliegtuig bij windstilte en op 70 % van het totaal vermogen van den motor. Vliegbereik is de grootste afstand, die een vliegtuig zonder tusschenlanding of bijvullen van brandstof bij windstilte kan afleggen.

NORTH. A. 17A V 3501. — Ziehier de gevraagde beschrijvingen : Fokker G. 1 : Zie Afl. 184 of 196. — Handley Page Hampden : Eng. oorlogsvliegtuig, uitgerust met twee Bristol Pegasus XVIII motoren van 900 pk. VB 21,30 - VO 62,10 - H 4,36 - L 16,25 - LG 5354 - TG 8525 - VLB 3200 - HG 6920 - MS 427 - KS 267 - LS 117. — Consolidated PBY : Amerikaansch oorlogsvliegtuig, uitgerust met twee Wright Cyclone motoren van 1000 pk. VB 36,40 - VO 75,60 - H 5,64 - L 19 - LG 6459 - TG 9862 - VLB 6430 - HG 9060 - MS 330 op 4360 meter hoogte - KS 270 - LS 99,50. — Loire 210 : Zie Afl. 186. — Potez 63 : Zie Afl. 201. — Voorloopig mogen geen nieuwe Eskaders opgericht worden. Door de heerschende papierschaarschte is de oplage van Robbedoes beperkt en kunnen er geen propagandanummers meer bezorgd worden.

ONVERSCHROKKEN PILOOT X V. 4446. — Robbedoes verkoopt geen vliegmodellen. Deze catalogus kunt ge bestellen bij de Modelvliegtuig Centrale, Bruul 108, Mechelen.

PILOOT 1 V. 4443. — De brieven van Robbedoes Vliegers worden in de Vragenbus beantwoord.

OMER VAN GASSE. — Nieuwe Eskaders mogen voorloopig niet worden opgericht.

CURT. P. 40 V 4419. — We weten niet, welke voorwaarden er na den oorlog zullen gesteld worden om vlieger te worden bij de SABENA of bij de luchtmacht. In elk geval zal het noodzakelijk zijn, een vliegschool te hebben bezocht en dergelijke vliegscholen bestaan er momenteel niet.

F. WULF V. 4422. — Nieuwe Eskaders mogen voorloopig niet meer worden opgericht.

JOSEF VAN ACHTER. — Uw stamnummer is 4320.

BOB.

DE BAARD EN DE KAT

DE ZES DUKATEN















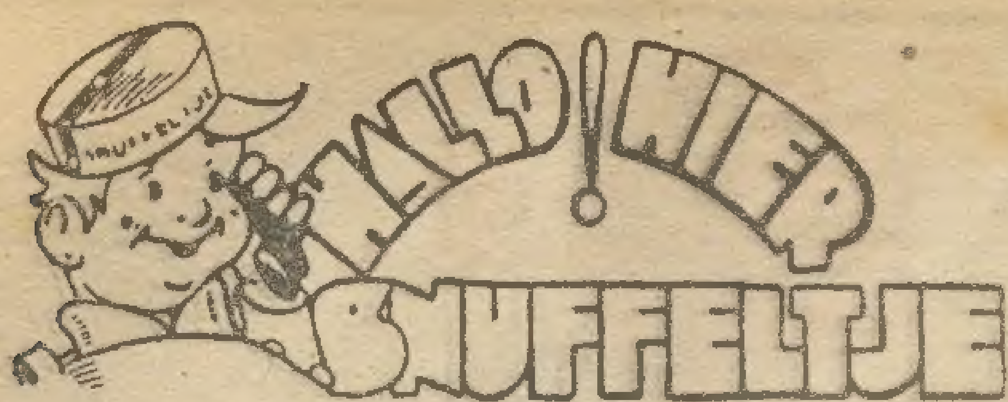








(Vervolgt.)



Beter laat dan nooit, redeneeren onze Robbedoesvrienden... en ze « nemen de pen in de hand » om naar een Spiroutist te schrijven. Zij hebben gelijk. Wie zou er geen Nederlandsch willen leeren aan onze Waalsche vrienden ? En wie zou er zijn talenkennis niet wenschen op te werken om zooveel malen meer « man » te worden ? Want Piet Kwabbernoot beweert : Zooveel malen is men man als men talen spreken kan. Natuurlijk is talenkennis niet alles in ons hedendaagsch leven, de techniek en bizonder de electriciteit spreken ook hun woordje mee. **TOM-MIX II** uit Aalst heeft er al dikwijls over nagedacht, hoe het komt, dat de **electriciteit**, die door de draden gaat, plotseling begint te branden, wanneer ze in een **gloeilamp** komt ? Onze rakker stelt zich de zaak tamelijk onjuist voor. Het zit namelijk zoo in mekaar : voert men een stroom door b. v. een kooldraad, die zich in een luchtledige ruimte bevindt, dan begint de draad onmiddellijk te gloeien, doch hij kan niet verbranden, daar er geen zuurstof aanwezig is. Door den grooten weerstand van dezen zeer dunnen draad kan men een zeer hooge temperatuur, een gloeiing bekomen. Inderdaad, hoe dunner of hoe langer een electrische geleider is, hoe grooter is de weerstand. De eerste gloeilampen van Edison waren van een kooldraad voorzien, doch weldra ondervond men, dat metaaldraden een hooger smeltpunt hadden en men begon draden te gebruiken van tantalium, osnium, tungstene, zirconium en wolfram. Deze metalen smelten pas bij ongeveer drie duizend graden Celsius. Een gloeiende draad bereikt wel een temperatuur van twee duizend graden. Je ziet dus, rakker, dat het « vuur » van de lampen niet uit de straatleiding komt... De goedkoopste electriciteit is die, welke geleverd wordt door de watervallen en de bergstroomen, waarvan de bruisende beweging in electriciteit wordt omgezet. In België zou dit maar moeilijk gaan, want **de hoogste « berg »** is de « baraque de Fraiture » in 't Noorden van Luxemburg met 651 meter. In Frankrijk is het hoogste punt de Mont Blanc met 4810 m. Nu moeten jullie je dit niet voorstellen als een « berg » van 4810 m., aan wiens voet het 0 meter is ! (Er bestaat geen briefpapier van de Rakkersclub, wel van de Vliegclub). En nu zakken wij terug naar het laagland, want **NORI-THERI** uit Knokke verlangde wat over **Florence Nightingale** te vernemen. Deze Engelsche dame verwierf beroemdheid door haar toewijding voor de gekwetsten tijdens den Krimoorlog 1854-1855. Te 1823 in Florentië geboren, studeerde zij geneeskunde en chirurgie. Zij organiseerde op haar kosten de kliniek van Harley-Street te Londen, welke instelling zij eveneens bestuurde. In 1854 vereenigde zij een veertigtal vrouwen, waarmee zij inscheepte voor het Oosten, om er te Scutari dienst te nemen in de Engelsche hospitalen. Van Scutari trok ze naar Balaklava, waar zij gasthuis- en liefdadigheidsinrichtingen tot stand bracht. De moedige vrouw werd hier aangetast door cholera, doch genas. Tot aan het einde van den oorlog bleef ze op haar post, waarna ze naar Engeland terugkeerde. Hier nam ze de leiding op zich van een instelling, die het vormen van verpleegsters voor doel had. Vele rakkersjes, die nou nog zoetjes droomen, eenmaal « verpleegster » te worden, kunnen een lesje van zelfopoffering en toewijding halen bij deze edele vrouw. Er zijn tal van inrichtingen, die helpende handen kunnen gebruiken. De meest verspreide dezer instellingen zal wel het **Internationale Roode Kruis** zijn. Zij werd gesticht na de internationale conventie van Genève van 22 Oogst 1864 en alle landen traden er weldra tot toe. Eerst was het een instelling, die in tijd van oorlog geneeskundige hulp moest bieden ; nu strekt zich haar werking ook in vredestijd uit en betreft niet enkel het verzorgen van zieken. Het Roode Kruis wil ook het lot der krijgsgevangenen verzachten, tracht over familieleden, die zich in neutrale of vijandelijke landen bevinden, aan de belanghebbenden nieuws te doen geworden, enz. Het hoofdbestuur is nog te Geneve gevestigd. Op bepaalde tijdstippen hebben er internationale congressen van het Roode Kruis plaats, ten einde de maatregelen te bespreken, die dienen genomen te worden om dit zoo menschlievende werk te helpen. Wat denk je ervan, Nori ? Tevreden ? In Knokke zijn nog een paar meisjes ingeschreven. Maar hemel, heeft Snuffeltje je in Februari vergeten te vermelden als nieuw lid ? Nou, daar maakt je hier zijn verzuim toch dubbel goed, niet ?

Drie vraagjes, rakkers, nooit meer dan drie ! Daarom ga ik nou maar aan **MEIZANGERTJE** uit Antwerpen zeggen, dat een **stator** het vast gedeelte is van een electrische motor of dynamo en een **rotor het draaiende**.

Ja, ik zeg het nogmaals, rakkers, oproepen worden niet meer geplaatst, alleen nog clubnieuws. Maar van wat anders gesproken : wie zou er niet graag **zelf marionetten maken ? ? ?** Eenvoudig is dit zeker niet. Bizonder wanneer het draadpoppen betreft, waarvan armen, beenen en soms nog wel het hoofd moeten kunnen bewegen, door aan de ermee verbonden touwtjes te trekken. De poppenspelers staan achter het scherm op een verhoog en houden de poppen recht en in beweging. Vlot spel met draadpoppen vraagt heel veel oefening. Waarom dan, zooals onze beroemde Nonkel Rik, de toevlucht niet genomen tot handpoppen ? Dat zijn poppen, waar we met de hand in zitten en die we naar omhoog houden. De duim zit in den éénen arm, de wijsvinger in het hoofd en de middelvinger in den anderen arm. Voor de rest hebben de poppen een breed gewaad aan, dat onzen arm bedekt. Armen, handjes, kleed zijn uit lapjes overschot gemaakt. En het hoofd ? Daar moeten wij onze jonge en frissche verbeelding eens voor aan 't werk zetten... Een stuk hout met oogen, neus en mond op geschilderd en haar op geplakt en daar boven een muts ! Een kop in stof, met zaagmeel of kaf opgevuld... enz., enz., enz. ! Kerels, dat kunnen jullie allemaal, daar ben ik zeker van !

Lichtgas maken, WILLY COPPEJANS uit Gent II, is even eenvoudig. Vroeger vertelde ik het jullie al eens, maar het is al een tijdje geleden... Neem daarom maar van vader een steenen pijp (eerst vragen, hoor !) en vul die half met vet steenkoolgruis, vul aan met verfrommeld papier en sluit met een prop vochtige klei. Bevestig de pijp boven een gaspit om ze tot gloeihitte te verhitten. Aan het mondstuk ontwijken er nu gassen, die we met een lucifer kunnen aansteken. Dit gas is echter onzuiver en zou niet kunnen dienen. Daarom is de bereiding in de gasfabriek veel ingewikkelder. Zij geschiedt door hetgeen we in de scheikunde noemen : droge distillatie van steenkool. Lange steenen kolven, ook retorten genoemd vult men met vette steenkolen en gruis ; daarna worden deze retorten in speciale ovens tot bij gloeihitte gestookt. Wegens 't ontbreken van lucht in deze ovens kan het gas niet ontbranden. Pas uit den oven borrelt het gas door een lange riool van koud water voorzien, verder wordt het door een afkoeler gestuwd, zoodat het zijn warmte volledig verliest. Het interessantste is echter : de zuivering. In de retorten zetten zich tegen de wanden reeds allerlei onreinheden vast, die regelmatig worden afgekapt ; het is « retortenkool ». Ook het water, waardoor het lichtgas gevoerd werd, bevat onzuiverheden, die allen samen een mengsel opleveren, dat wij teer noemen. Door middel van distillatie haalt men uit teer lichte oliën (deze verdampen reeds tusschen 50 en 150 graden) zooals benzol, veel gebruikt in allerlei nijverheden, o. a. om aniline te vervaardigen ; middelmatige oliën, die b. v. phenol bevatten, een zeer giftige ontsmettingsstof ; ten laatste zware oliën, waaruit o. m. naphtaline getrokken wordt. Het overschot is pik. Eigenlijk nuttige « onzuiverheden », hé, rakkers ? En dan spreek ik nog niet van de cokes of gaskolen, van het ammoniakwater, dat weer tot allerhande nuttige dingen aangewend wordt. Het gas bevat nu echter nog sporen van stoffen, die er uit moeten, zooals koolzuurgas, zwavel-waterstofzuur, enz. Deze worden er in zoogenaamde zuiveringskisten uitgehaald. Deze kisten bevatten vochtig zaagmeel, kalk, enz. De onzuiverheden verbinden zich met deze stoffen en het lichtgas is volledig gezuiverd. Het wordt opgevangen in de groote gasketels die jullie allemaal al gezien hebben. Wat onze rakkers misschien niet zullen weten, is, dat deze reuzegroote ketels eigenlijk plaatijzeren klokken zijn, die omgekeerd in een waterbad staan. Eigenaardig is ook, dat één ton vette steenkool volgende produkten voortbrengt : driehonderd kubieke meter lichtgas, zevenhonderd Kgr. cokes, vijftig Kgr. teer en zeventig Kgr. ammoniakwater ! Zeer opmerkenswaardig is tevens, dat lucht, die 10 % à 30 % gas bevat, een zeer ontploffend mengsel vormt. De minste aanraking met vuur, (lucifertje, sigaret, enz.) is levensgevaarlijk !

Ja, rakkers, over de gasfabricatie zou Snuffeltje kunnen blijven schrijven, want elk « afval »-product krijgt weer een nieuwe geschiedenis... maar dat is dan wat « voor later » ! Weten jullie echter, wat « witte steenkool » is ? « Dat bestaat niet ! » roept Piet Kwabbernoot. « Een grap ! » roept een ander. En ik zeg : heelemaal geen mop, het is echt, het bestaat. Maar... het is beeldspraak. Het is het schuimende, bruisende water der watervallen, dat die goedkoope drijfkracht levert, waar ik het daarstraks reeds over had. Dit water is zoo nuttig als de steenkool en daarom noemt men het de witte steenkool. Jij bent zeker wel tevreden, hé, Willy ? Want... er wachten er nog ! **GERALDI** uit Gent 2 D verlangt bijvoorbeeld te weten, waarom Marentak en andere lang ingeschreven leden geen vragen stellen... Stellen jullie zich voor, dat elke rakker al was 't maar om de maand één brief schreef, dan zou Snuffeltje er alle weken... vier duizend te antwoorden hebben ! ! ! En ieder drie vraagjes, dat maakt twaalf duizend vraagjes, dus ongeveer 1700 per dag ! ! ! ! Al een geluk, dat er niet zooveel zijn. Maar onze Geraldi vergist zich toch, wanneer hij denkt, dat onze oudste leden nooit schrijven. Snuffeltje krijgt regelmatig brieven van rakkers, die... als stoere werklui naar 't buitenland moesten vertrekken, van rakkers van 18, 20 jaar en ouder, maar dat weten jullie natuurlijk niet ; dat behoort tot de geheimste geheimen van jullie blonden dienaar ! En... deze « rakkers » zijn zoo « kurieus » niet meer...

Kurieuzer, rakkers, is het feit, dat het in den Winter bijna niet onweert en in den Zomer wel. Maar **hoe ontstaat eigenlijk een onweder ?** Door de warmte stijgt er van de aarde een snelle dampstroom op. Deze gaat zich in het hoogere gedeelte van den dampkring verdichten en kan er een groote, sterk electrische wolk vormen. Als de temperatuur laag is (in den Winter b. v.) dan onstaat deze dampstroom niet. Nu weten we al, waarom het vooral in den Zomer onweert, maar ik vertelde jullie nog niet, hoe zoo'n onweersbuitje in mekaar zit. De dampkring en de wolken bevatten altijd een min of meer aanzienlijke hoeveelheid electriciteit, die gewoonlijk positief is. Hoopt zich deze electriciteit nu ergens op, dan beïnvloedt deze de aarde of de andere wolken, die daardoor negatief electrisch worden. Beide electriciteiten vereenigen zich nu met geweldige kracht en geluid (de donder) en brengen een reusachtige, kilometerlange vonk voort : de bliksem. Bliksem en donder ontstaan dus tegelijkertijd. Hoe komt het dan, dat wij eerst den bliksem zien en soms verscheidene seconden later pas den donder hooren ? Dit geschiedt omdat het licht zich veel vlugger voortplant dan het geluid. Wij kunnen daardoor ongeveer berekenen, hoever we van een onweerswolk af zijn, wanneer wij weten, dat het geluid gedurende één seconde 340 meter aflegt. Is er geen tijdsverloop tusschen bliksem en donder, dan mogen onze rakkers gerust overtuigd zijn, dat het grapje vlak bij te doen is... Is er een tusschenruimte van b. v. 10 seconden, dan moet Piet Kwabbernoot nog niet in de kleerkast kruipen van schrik, want het onheil is 10 keeren 340 meter of bijna één uur van ons verwijderd ! Nu gebeurt het soms, dat we wel een soort bliksem zien, die we **weerlicht** noemen, maar naar donder kunnen we blijven wachten, dien hooren wij toch niet. Hoe komt dit ? Wel, het weerlicht, dat we vooral op warme zomeravonden kunnen opmerken, schijnt de weerkaatsing te zijn van den bliksem van een ver verwijderd onweer. Soms kan het ook voortkomen van een electrische ontlading tusschen zeer hooge wolken, waarvan het geluid niet tot ons komt. Snuffeltje hoeft jullie wel niet over het gevaar van den donder... neen, van den bliksem te spreken, en jullie mogen nooit onder boomen, palen, metalen koepels, enz. gaan staan tijdens een onweer, omdat die zaken den bliksem slechts aantrekken. Bij Snuffeltje en vele andere rakkers heeft de bliksem nochtans zijn laatste greintje ontzag verloren... Inderdaad, de menschen hebben er heel wat verschrikkelijkers op gevonden : het luchtbombardement ! Laten wij hopen, dat ook daar eens een Benjamin Franklin mag tegen opstaan. Dan zullen wij nog met meer rust en kracht kunnen roepen :

MET ROBBEDOES VOORUIT EN VOORAAN !

Jullie toegenegen Snuffeltje.

CLUBNIEUWS

Al de Robbedoesrakkers, die lid willen worden van « De lustige Robbedoesrakkers, melden zich aan bij Lemmens Marcel, Beringersteenweg 38, **Beringen I** (Boekwinkel). Nadere inlichtingen te verkrijgen tusschen 16.30 u. en 19.30 u. Alleen rakkers van 9 tot 14 jaar.

Toetreden tot de « Robbedoes Kampeerclub » van **Gent** kunnen onze rakkers alle Dins-Donder-, Vrij- en Zaterdag van 12 u. tot 13 u. en 's avonds na 19 u., bij Willy Coppejans, Antwerpsche steenweg 145.

Alle Zondagen grijpen er wandelingen plaats van **Sint-Lambrechts-Woluwe** naar het Zoniënbosch. Te 14 uur samenkomst op de H. Hartplaats met rakker M. Guns uit de Tombergstraat 23.

En nu enkele **voetbaluitslagen :**

R. C. Lubbeek - Schubbeek Sp.	6-3
Sint-Pieters-Rhode - R. C. Lubbeek	0-5
Ledigheid Sport - R. C. Lubbeek	4-5

Alexander Rogiers, Molenstraat 128, Destelbergen, zou graag opgenomen worden in een Robbedoesclub van **Gent 2 D** of omliggende (zoo dichtbij mogelijk). Belanghebbenden schrijven aan zijn adres.

NONKEL RIK'S POPPENKAST IN GROOT-ANTWERPEN

Vrijdag, 2 Juli, om 5 uur, in de zaal « Eendracht », Lindschesteenweg 1, Hove.

Zondag, 4 Juli, om 3 uur, in het Poppentheater, St.-Jacobsmarkt 25, Antwerpen.

Maandag, 5 Juli, om 5.30 u., in de zaal « St. Jakob », Kerkstraat, Kapellen.

Dinsdag, 6 Juli, om 5 uur, in de zaal « Volksvriend », Putte-Grens.

Woensdag, 7 Juli, om 5 uur, in de zaal « Vox », Bredabaan 523, Merksem.

Donderdag, 8 Juli, om 5 uur, in de zaal « Sporting », Herenthalsche baan 310, Deurne-Zuid.

Op het programma :

KEESJE EN ZIJN TOOVERFLUIT

Een buitengewoon sprookje, dat uw geestdrift ten top zal doen stijgen.

Prijzen der plaatsen : 3 en 4 frank. Leden der Robbedoesclubs (R. C. of R. V. C.) hebben op vertoon van hun lidkaart 50 ctm. vermindering op alle vertooningen.

OM LID TE WORDEN VAN ONZE BEFAAMDE ROBBEDOESCLUB...

moet je je naam, voornaam, schuilnaam, adres en geboorteplaats en -datum opgeven aan Snuffeltje.

Daarbij moet je 4 frank in postzegels in je brief stoppen. Doe er, zoo mogelijk, een pasportfoto bij. Je wordt dan in het gouden boek der Robbedoesvrienden ingeschreven en ontvangt tevens een lidkaart met eerewet en den sleutel van het geheim cijferschrift van onze roemruchte club. Bovendien stuurt Snuffeltje het prachtige Robbedoespeldje, dat je tot lid van onze groote Robbedoesfamilie stempelt. Wie geen kenteeken verlangt, hoeft maar 50 ctm. inschrijvingsgeld te betalen.

DE BLAUWE SPERWER

LATEN WE OMZICHTIG VAN HIER WEGGAAN... VOLG MIJ OP AFSTAND, ZOODAT HET NIET OPVALT !

PLOTS KOMT CLINTON VAN EEN DER TERRASSEN NAAR BENEDEN...

SALAAM ALEIKOUM !

OUK ALEIKOUM ESSALAMELIK !

GEK ! HET GEZICHT VAN DIEN AFGHAANSCHEN GIDS KOMT ME BEKEND VOOR...

MAAR WIE OF WAT ?...

HIJ BLIJFT STAAN... HIJ DENKT NA... HIJ... O!...

Juist ! De Sperwer !

Rechts is een gat in den muur !

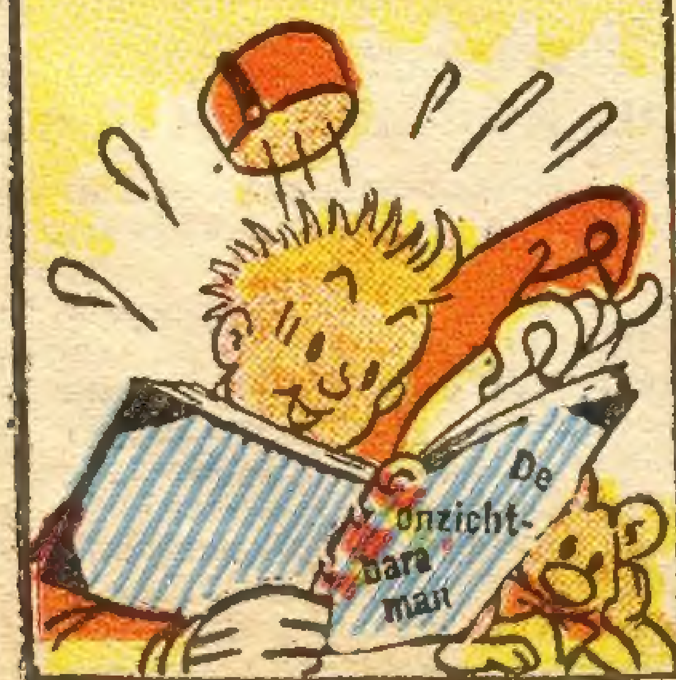
ZORG VOOR NIEUWS VAN ONZE VRIENDEN, CHRISTIANE ! EN BRENG ME VANAVOND HET OVERSCHOT VAN UW AVONDETEN !

VLUG SCHUIFT CHRISTIANE EEN PLANK VOOR DE OPENING.

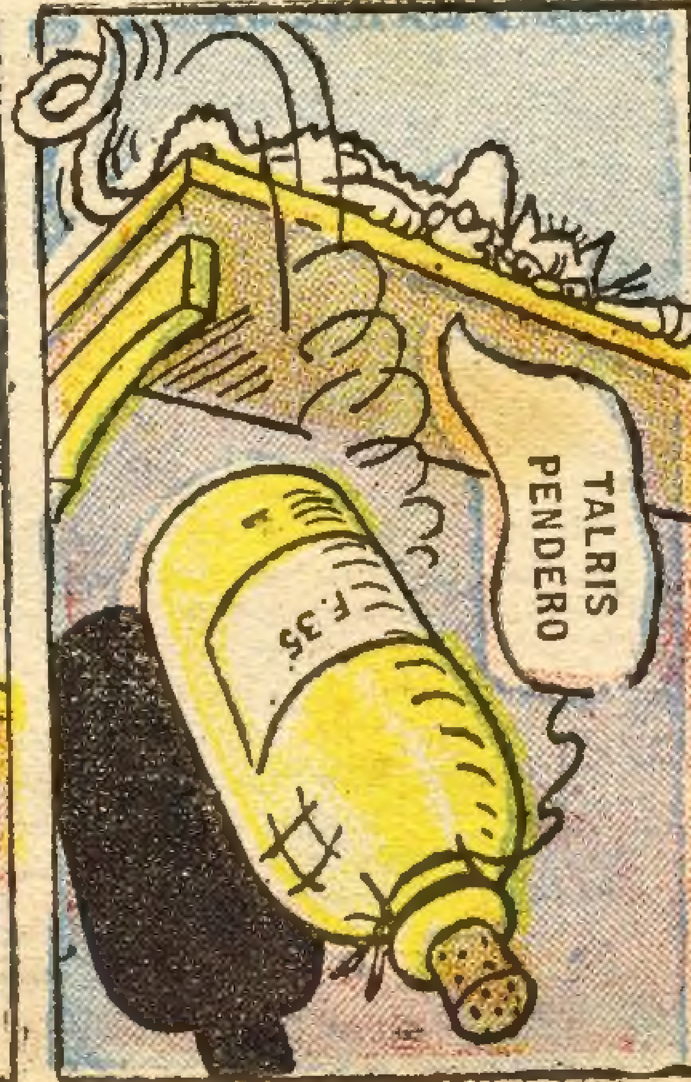
GE ZIJT ERG BLEEK, BESTE VOOGD... GE HEBT TOCH GEEN SPOOK ONTMOET ?

(Vervolgt.)

De Avonturen van ROBBEDOES



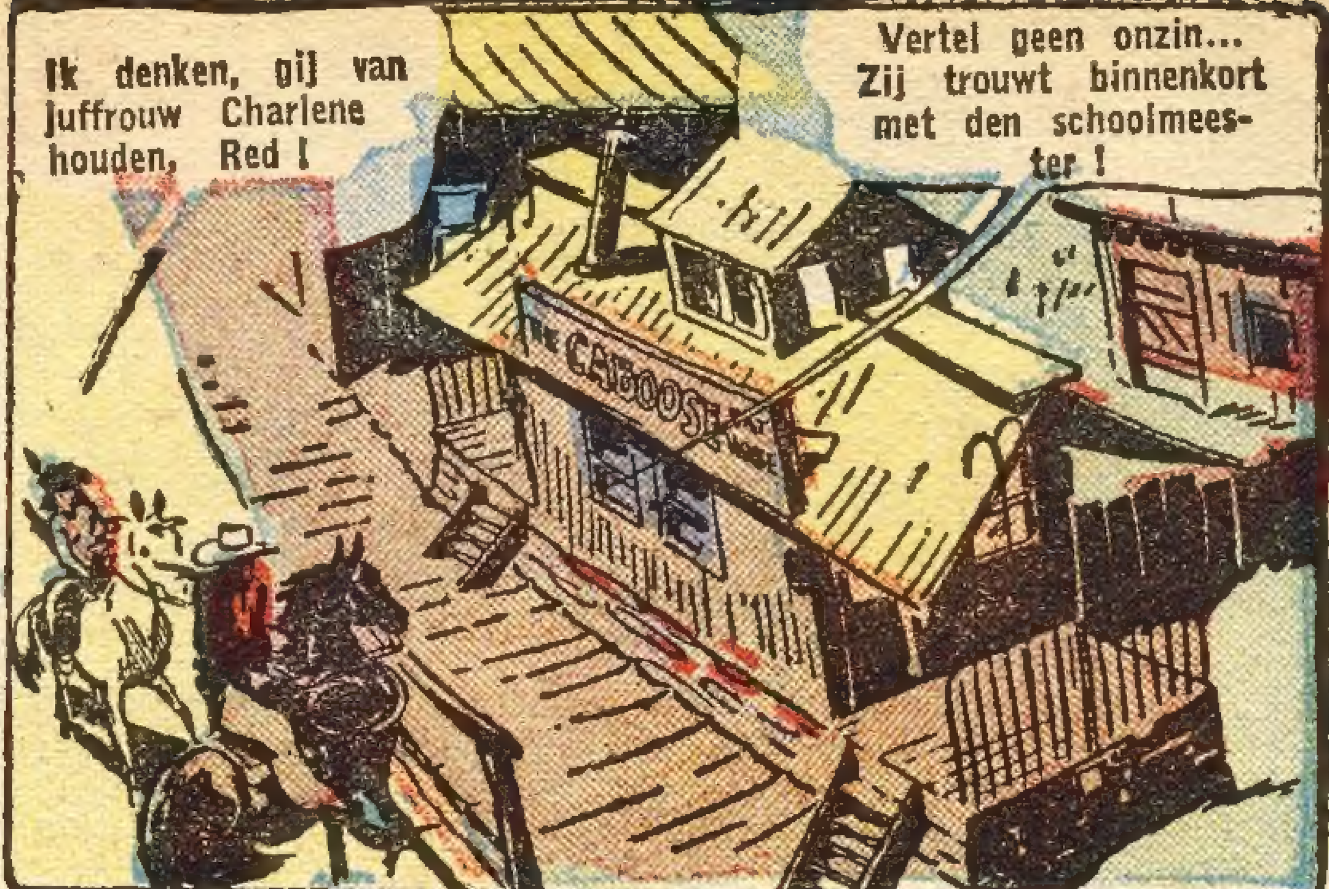






DE ROODE RUITER







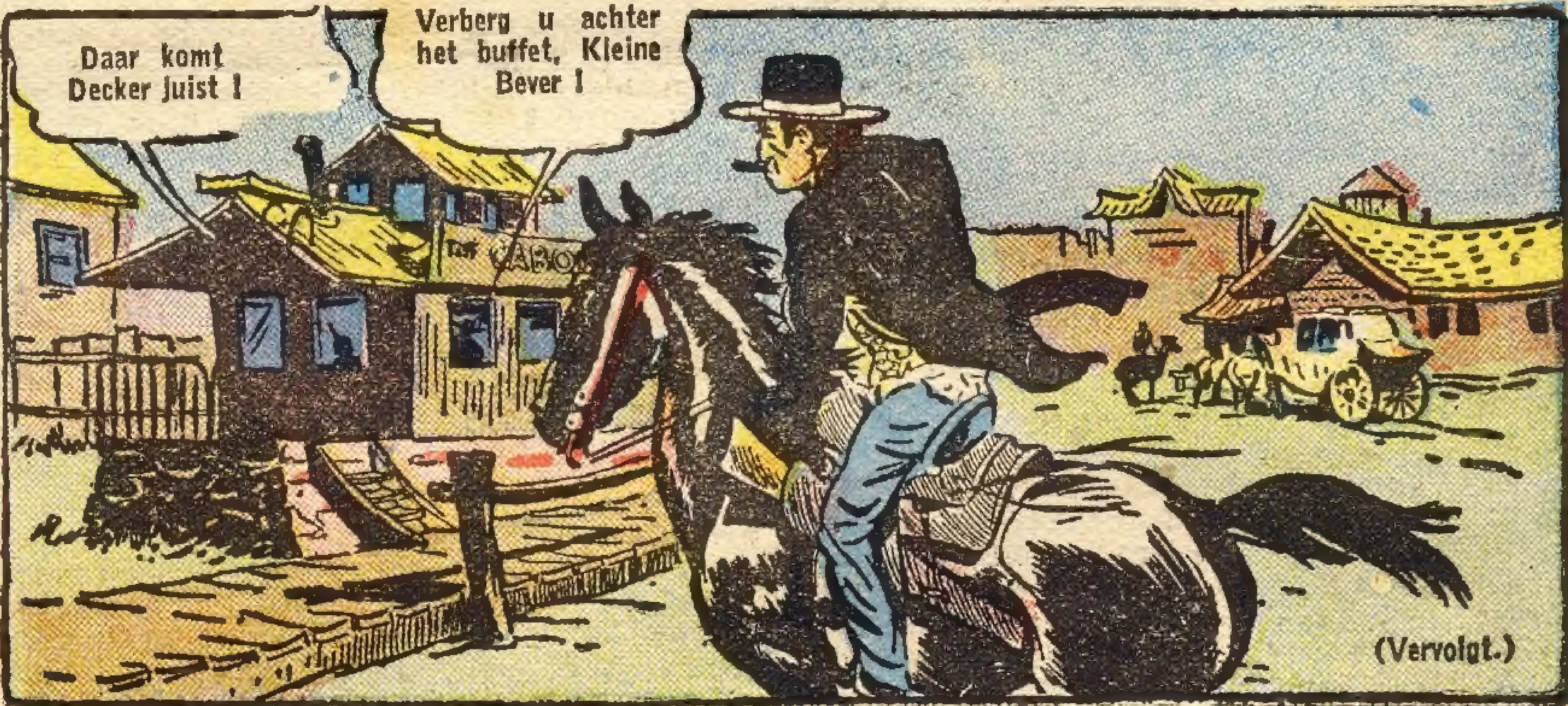




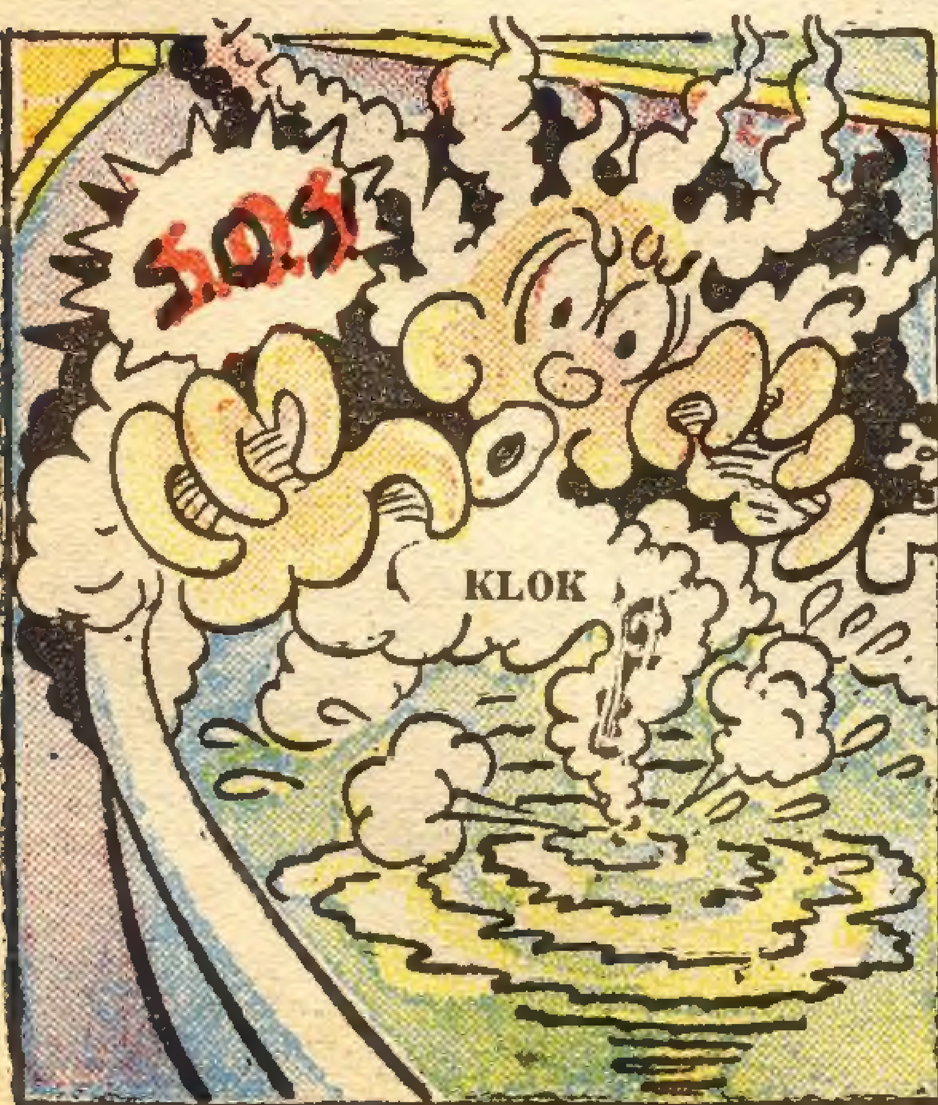




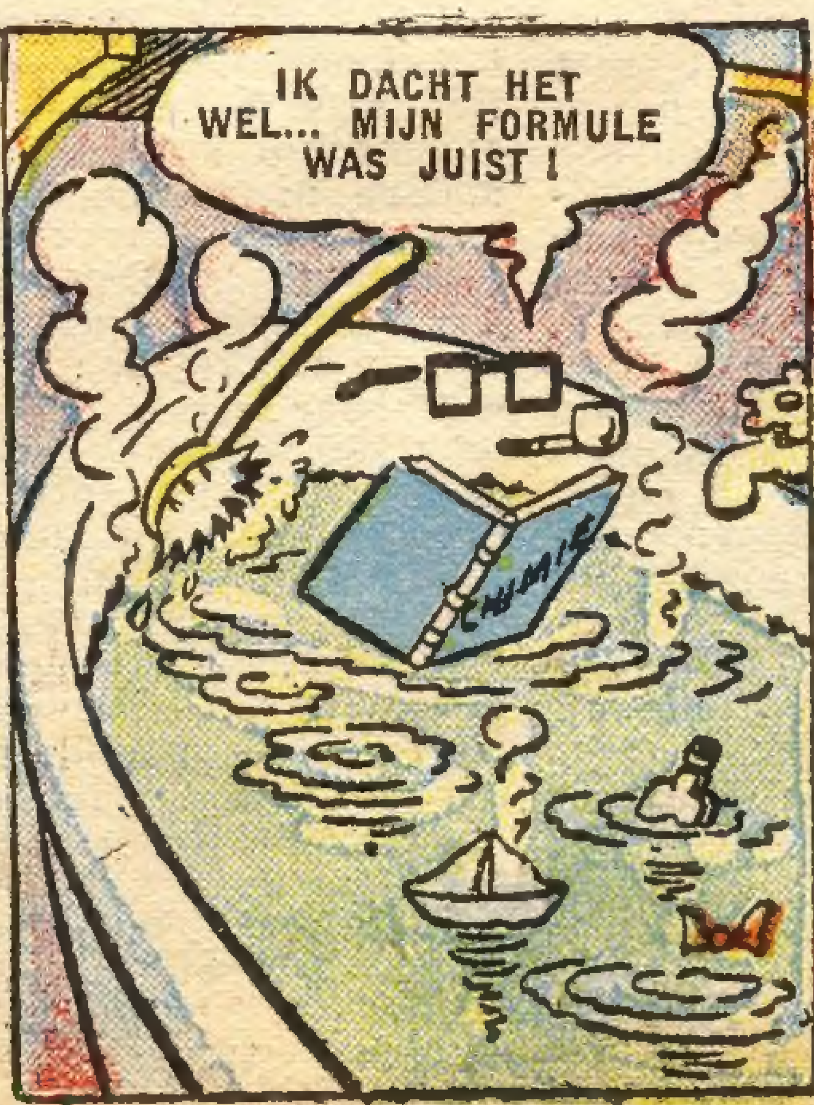




(Vervolgt.)









(Zie verder op bladzijde 6.)



(Vervolg.)

Toen wij onze ex-matrozen den volgenden dag op dit plein aan het werk zagen, proestten wij het uit van het lachen. Zij zaten op den rug, of liever hielden zich vast aan de manen van de wildste viervoeters, die wij ooit gezien hadden, namelijk van mustangs, die rechtstreeks uit de pampa's, ergens in Zuid-Amerika, naar hier waren overgebracht. Zelfs een cowboy zou geaarzeld hebben om zulke dieren te berijden. Zij sloegen en stampten, dat het een plezier was er naar te kijken, behalve voor onze doodelijk verschrokken ruiters, die af en toe in onzachte aanraking met den grond kwamen. Een onderrichter reed rondom onze mannen en riep hun toe wat ze moesten doen, maar er werd weinig naar geluisterd, want ze hadden hun handen meer dan vol.

Toen de oefening gedaan was kwamen zij naar ons toe. Ze waren allen wel wat neerslachtig. Maar het was nu te laat, binnen enkele weken zouden zij den vuurdoop ontvangen.

Wij konden ongeveer drie weken in het Zeemanshuis zijn, toen onze vroegere maats afscheid kwamen nemen. Zij zouden verplaatst en vandaar naar het front gezonden worden. Het was hun laatste avond met ons en wij brachten dien tezamen door met eerst naar een militair openluchtconcert te gaan luisteren en nadien een verversching te gebruiken. Wij dronken op elkaars gezondheid en uitten wederzijds den wensch, elkaar later nog eens te mogen ontmoeten. Nooit heb ik nog een van hen weergezien. Wel vernam ik later, dat enkelen van hen korten tijd nadien gedood en anderen gewond werden aan het front.

Op een Januari-morgen van het jaar 1901 kwam een nog jonge Engelschman in het Zeemanshuis naar de leerlingen van de « Allegiance » vragen. Instinctmatig hield ik hem voor een zeekapitein en ik ondervond spoedig, dat ik me niet vergist had.

Ik zei hem, dat wij met vieren waren en dat de kapitein en de officieren reeds naar Engeland waren afgereisd, nadat ze ons onder de hoede van den bestuurder hadden geplaatst in afwachting van verdere schikkingen.

Hierop antwoordde de jonge man, dat hij de kapitein was van de « Oceano », een stoomschip van onze maatschappij.

Hij had opdracht gekregen, ons aan boord te nemen. Kapitein William Shotton, zoo heette hij, zou ons in den loop van den namiddag komen halen. Hij ging na dit onderhoud naar den Bestuurder om alles te regelen.

De steward van het Zeemanshuis, voor wien ik de kamers in orde bracht, was wel een beetje teleurgesteld, toen hij vernam, dat hij mijn hulp zou verliezen. Ik, van mijn kant, had met de tien shilling, die ik dagelijks ontving, voortdurend zakgeld gehad en was dan ook in staat geweest mijn scheepsmaats nu en dan te tracteeren of hen aan sigaretten te helpen.

In den namiddag bracht kapitein Shotton ons aan boord met een stoomsloep. Zijn schip lag in de baai voor anker en bij het naderen sloegen we ons nieuw tehuis met belangstelling gade.

De « Oceano », die er nu erg bevuild uitzag, was een groote wilde-vaartboot met zwart geschilderden romp en gele schouw. De zeilschepen van de Bank-Line hadden een grijze romp. Op het dek bemerkten wij stallen, en wij zagen spoedig, dat de boot honderden muilezels aan boord had, die in de ruimen en op het dek waren ondergebracht. Aan boord werden wij voorgesteld aan Tom, den eenigen leerling, die van den kapitein opdracht kreeg ons de noodige inlichtingen te verstrekken over het stoombootleven en de routine. Wij werden toen naar ons logies gebracht, waar wij het ons zoo gemakkelijk mogelijk maakten. Intusschen had de « Oceano » het anker gelicht, en toen wij weer aan dek kwamen lagen Kaapstad en den indrukwekkenden Tafelberg al achter ons.

Spoedig ondervonden wij, dat ons leven op deze boot verre van aangenaam zou zijn. De eerste stuurman verstrekte ons inlichtingen over het werk. Wij werden aan het dagwerk gezet. Hij had vier man voor de wacht, dat was genoeg voor het sturen en den uitkijk. Wij moesten in de ruimen afdalen en stroppen vastmaken om de doode dieren, die daar lagen. Dan werden deze met een lier opgeheschen en overboord geworpen. Gelukkig voor ons zouden wij deze lading niet lang meer aan boord hebben, daar de muilezels voor Durban bestemd waren, een haven, die wij een paar dagen later binnenliepen.

Van de bemanning vernamen wij welke ellendige reis ze hadden gehad met die dieren, die ze in New-Orleans aan boord hadden genomen. Van uit die haven werden er namelijk groote hoeveelheden van die muilezels naar Zuid-Afrika verscheept, voor den oorlog.

Bij onze aankomst, en zoodra wij aan de kade te Durban gemeerd lagen, werden er onmiddellijk groote, breede loopbruggen geplaatst van het schip naar den wal. Dan werden de dieren over de bruggen naar een ingesloten terrein, dicht bij het schip, gejaagd.

Onze lading was in een paar uur gelost en aan boord bleven slechts de stallingen en de mest over, die een onaangenamen geur over het heele vaartuig verspreidden. Daarbij kwamen reusachtige zwermen muggen en vliegen, die het ons vreeselijk lastig maakten.

Te Durban, de zeehaven van Natal en de voornaamste handelsstad van Zuid-Oost-Afrika, heerschte toen, evenals te Kaapstad, een groote bedrijvigheid ten gevolge van den oorlog. Ik nam de gelegenheid te baat om een bezoek aan de stad te brengen. De indruk van Durban zelf ging verloren door het enorme verkeer van soldaten, officieren, matrozen, vervoermiddelen van allen aard met oorlogsmateriaal en door de opwinding, die overal heerschte.

Voor de eerste maal in mijn leven zag ik hier de « rickshaws ». Dit zijn tweewielige rijtuigjes, die getrokken worden door een Zoeloe met reusachtige veeren op het hoofd. Deze Zoeloe's liepen als hazewinden en beschikten over een buitengewoon uithoudingsvermogen. De passagier zit heel gemakkelijk in zoo'n rijtuigje, terwijl hij snel vervoerd wordt, want de Zoeloe laat zich door geen hinderpalen tegenhouden, overal weet hij tusschendoor te geraken, en nu eens rechtdoor dan weer zig-zag draaft hij naar zijn doel.

Den volgenden morgen werd de terugreis naar New-Orleans aanvaard. Ik had nu de gelegenheid het verschil vast te stellen tusschen het leven op een wilde-vaartstoomboot en een zeilschip. Iedereen, leerlingen inbegrepen, moest helpen bij het afbreken der stallen, het overboord werpen van den mest en het afwasschen van het houtwerk. Men kan zich gemakkelijk een denkbeeld vormen van wat zoo'n karwei voor ons beteekende. Van den morgen tot den avond stonden wij tot aan onze knieën in deze vuilnis en werden wij voortdurend lastig gevallen door zwermen vliegen. Gelukkig konden wij ons 's avonds met frisch water wasschen en een zoetwaterbad nemen, daar deze booten over genoeg water beschikken en ook de noodige badgelegenheid hebben. Ik had daarna nog een paar uurtjes tijd om met Tom boeken over zeevaartkunde te doorpluizen, ten einde niets te vergeten en zelfs wat bij te leeren.

Van opleiding was er weinig sprake op de « Oceano », zooals trouwens op stoomschepen in 't algemeen. Verf afwasschen, ijzerroest verwijderen, schilderen, en nu en dan eens touw of staaldraad splitsen behooren tot de gewone bezigheden. Soms mocht ik op de brug komen en het stuurrad in handen nemen. Wat een verschil tusschen het mechanisch werkende kleine wiel en het zware hand-stuurrad op de zeilschepen! Ook stuurde men hier volgens graden en niet volgens de « dichtste kwart streek » van het kompas, waaraan ik meer gewoon was. Het was de eerste maal, dat ik een groot stoomschip stuurde en dit, evenals sommige andere nieuwigheden, had dan ook zijn nut voor mij.

Tom, de leerling, had nooit op zeilschepen gevaren, maar was reeds goed op de hoogte van de theorie der zeevaartkunde. Hij deed al een paar jaren dienst op stoomschepen en wou zoo snel mogelijk vooruitkomen! Hij gaf menigmaal zijn spijt te kennen, dat hij niet op een zeilschip begonnen was, vooral als hij onze bekwaamheid in echt zeemanschap en matrozenwerk vaststelde en bewonderde.

Hij was een broer van den kapitein, maar werd even streng behandeld als de andere leden der bemanning. Van Tom vernam ik, dat de kapitein bekend stond als de « boy skipper ». Hij was nog geen zestien jaar oud, toen hij er in geslaagd was de viermastbark « Beechbank » in veilige haven te brengen, nadat het schip ontmast was en de officieren en een gedeelte der bemanning verdronken waren. De moeilijkheden die hij toen als jongen te boven was gekomen waren over groot, en dit feit was voor hem het begin van een schitterende loopbaan geworden.

De bizondere zeemansgaven van den kapitein zaten in het familiebloed. Later voer ik met een anderen broer, Stanley Shotton, gedurende bijna veertig maanden op de S. S. « Quito », waarover hij het bevel voerde. Deze was ook een fijn zeeman en zeevaartkundige, en daarenboven in alle omstandigheden buitengewoon kalm en koelbloedig. Zonder zijn gewone bedaardheid te verliezen, kwam hij alle tegenslagen en gevaren te boven. Ik heb hem steeds als het type van den echten kapitein beschouwd, en trachtte later zooveel mogelijk zijn voorbeeld te volgen.

Zonder meldenswaardige gebeurtenissen bereikten wij New-Orleans. Ons schip was klaar en onmiddellijk werd een aanvang gemaakt met het laden van katoen. New-Orleans, aan de monding van de Mississipi, de langste rivier van Noord-Amerika, en met een bevolking van ongeveer 387.000 inwoners, ligt in de katoenstreek, waar vroeger de slavenhandelaars vrij spel hadden. De katoenbloesems worden hier in mooie liederen verheerlijkt. Ik zag hier de platgebodemde rivierbooten (sternwheelers), die voortgestuwd worden door een groot draaiend rad achter aan de boot, de talrijke vuile en met rook omhulde sleepbooten, alsook de vele zeeschepen, die hier katoen en vee kwamen laden.

Het was bewonderenswaardig, hoe de zwetende negerstuwadoors de balen in het ruim wisten samen te persen om toch maar geen ruimte te verliezen. Terwijl wij deze lading innamen werden er ook stallen op het dek getimmerd, om driehonderd stieren in te schepen. De stieren zouden door een twintigtal veehoeders, « cattlemen » genoemd, bewaakt en verzorgd worden. Deze laatsten, de ruwste kerels, die ik ooit in mijn leven gezien heb, waren een samenraapsel uit de laagste soort deugnieten en dronkaards, die in New-Orleans te vinden waren.

Zoodra ons schip geladen was, ving de thuisreis aan. Onze bestemming was Deptford en daarna Londen; eindelijk zouden wij onze familie en vrienden weerzien.

Aanvankelijk ging alles goed, dank zij het fijne weder en den voor ons gunstigen Golfstroom. Onze veehoeders hadden hun laatste flesschen sterken drank geledigd en hiermede eindigden hun gedurige ruzies en vechtpartijen. Al het werk, dat de beesten betrof, werd tot nu toe uitgevoerd door een paar hunner, die nog een greintje verantwoordelijkheidsgevoel hadden. Degenen onder de « cattlemen », die nu nuchter genoeg waren om hun werk te doen, waren ofwel zeeziek of te lui om te helpen, en dan moesten wij een hand toesteken om deze wilde en zwaar gehoornde beesten voedsel en water te geven.

Dit was een zeer onplezierige en gevaarvolle karwei voor ons, die niet gewoon waren met vee om te gaan.

De « cattlemen » verwachtten van ons, dat wij ons evenals zij tusschen de losgeraakte beesten zouden wagen, om ze vast te maken of om de emmers te halen, die tusschen hun pooten gerold waren. Vooral 's nachts moest ik niet veel van dit werkje hebben, want de stieren schenen dan nog woedender en wachtten ons schuimbekkend en met opgeheven horens af, zoodra zij de « bull's eye »-lantaarntjes (kleine handlampen) zagen naderen. Soms danst ik er omheen als een toreador in een arena.

In mijn vrijen tijd studeerde ik. Dan zaten Tom en ik te kampen met logarithmen, tangenten en cosinussen en stelden we elkander allerlei vragen over de zeevaartkunde. Een Engelsch-Fransch woordenboek bewees ons hierbij veel diensten.

Het weer veranderde, toen wij de Golf van Gascogne naderden. De wind stak op, de zee werd woelig en spoedig hadden wij met stormweer te kampen. Door het slingeren van het schip hadden de stallen het hard te verduren. Zij geraakten uit den haak door het zware gewicht van de beesten, die tegen de wanden leunden. Bij elke slingering van het schip stelden we vast, dat het opgetimmerde gedeelte meer en meer losgeraakte, en er bestond zelfs gevaar voor, dat alles overboord zou slaan, waarover ik me ten slotte maar weinig verdriet zou gemaakt hebben.

Er begon nu zoo'n zware zee te loopen, dat wij gedwongen werden bij te leggen, om de stieren te redden. Wij gaven nu juist genoeg snelheid om te sturen en het schip in bedwang te houden. Terzelfdertijd werd zachtjes olie op de golven verspreid. Een handvol of twee ruw katoen werd voor een der afvoerbuizen van de waterplaatsen, onder den bak aan de loefzijde gestopt. De olie werd hierop gegoten, druppelde dan langzaam uit en nam de kracht van de woeste golven weg, voordat deze zich met hun volle geweld op het schip konden storten. Olie is in zulke omstandigheden zeer doelmatig en er zijn geen groote hoeveelheid toe noodig. Ook door met werk (1) gevulde en in olie gedrenkte zakjes aan de loefzijde uit te vieren kan soms groote schade aan een schip vermeden worden.

(Wordt vervolgd.)

(1) Katoenafval.

OEIOEI !!!... EEN PASTOOR !

JONGENS...

NEE, HOOR. GEEN PREEKEN HIER ! GA MAAR DOOR !

EN ALS GE NU EENS PLOTSELING BLIND WERD, ZOUDT GE DAN NAAR HET WOORD VAN O. L. HEER WILLEN LUISTEREN ?

IK ZOU WEL EENS WILLEN WETEN, WIE ME PLOTSELING BLIND ZOU KUNNEN MAKEN !...

MAAR... O !!!!! IK ZIE NIETS MEER !

DWAZE JONGEN...

O !... DON BOSCO !... DON BOSCO !... WAT HEB IK GEDAAN ?!

BID VOOR MIJ... IK VRAAG U VERGIFFENIS !...

LUISTER EENS !

BELOOF, DAT GE ZULT GAAN BIECHTEN... WE ZULLEN DAN SAMEN BIDDEN EN O. L. HEER ZAL U HET GEZICHT TERUGSCHENKEN !

JA JA, DON BOSCO !

GENEES HEM, DON BOSCO !!!

KOM MEE NAAR HUIS.

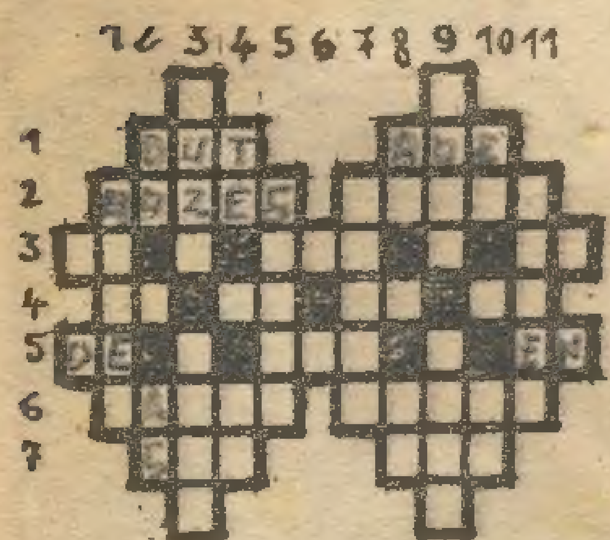
VERWEK NU 'N LEVENDIG BEROUW EN BELOOF, DAT GE VOORTAAN EEN EERLIJKE JONGEN ZULT ZIJN...

O JA !

DON BOSCO ! IK ZIE WEER ! IK ZIE WEER ! DANK U !

(Vervolgt.)

ONZE KRUISWOORDRAADSELS



KRUISWOORDRAADSEL Nr. 225.

HORIZONTAAL :

1 : Middagslaapje. - Landmaat. — 2 : Aanvoerder der Israëlieten. - Houtsoort. — 3 : Muzieknoot. - Boom. - Kiem. — 4 : Raad. - Muzieknoot. - Torenkauw. - Landbouwgereedschap. — 5 : Lidwoord. - Vragend woord. - Voegwoord. — 6 : Livreiknecht. - Oud-Germaansche letters. — 7 : Alpenherder. - Watervogel.

VERTIKAAL :

1 : Zangvogel in tuin en bosch. — 2 : Muzieknoot. - Spil. — 3 : Zanggodin. - Drinkemmertje. — 4 : Voorzetsel. - Voegwoord. — 5 : Derde zoon van Adam + I. — 7 : Bebouwd veld. — 8 : Uitroep. - Stad in Chaldea, waar Abraham geboren werd. — 9 : Spelonk. - Snik. — 10 : Bijwoord. - Lengtemaat. — 11 : Getal.

NIET GELOGEN

Onderwijzer. — Piet, neem uw pet af !

Piet. — Ik heb mijn pet niet op !

Onderwijzer. — Ge hebt ze wel op !

Piet. — Niet waar ! 't Is die van mijn broer !

- - - -

Vriend. — En wat wordt uw zoon, als hij zijn laatste examen gedaan heeft ?

Vader. — Een oude man !

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	P	E	K	I	N	G		P	A	L	L	A	S
2	A	S		B	E	E		S	L	A		A	T
3	L				G		P		D				A
4	I	D		S	U	M	A	T	R	A		O	L
5	N	I	E	T	S		A		A	A	R	D	E
6	G	E		A		A	L	K		N		E	N
7			O	D	I	N		O	R	D	E		
8	I	S		I		S	T	E		E		H	A
9	S	T	U	U	R		E		G	E	B	E	D
10	R	A		M	A	K	R	E	E	L		T	E
11	A				D		P		L				L
12	E	R		L	E	A		R	A	P		L	E
13	L	E	V	E	N	D		A	G	A	P	E	N

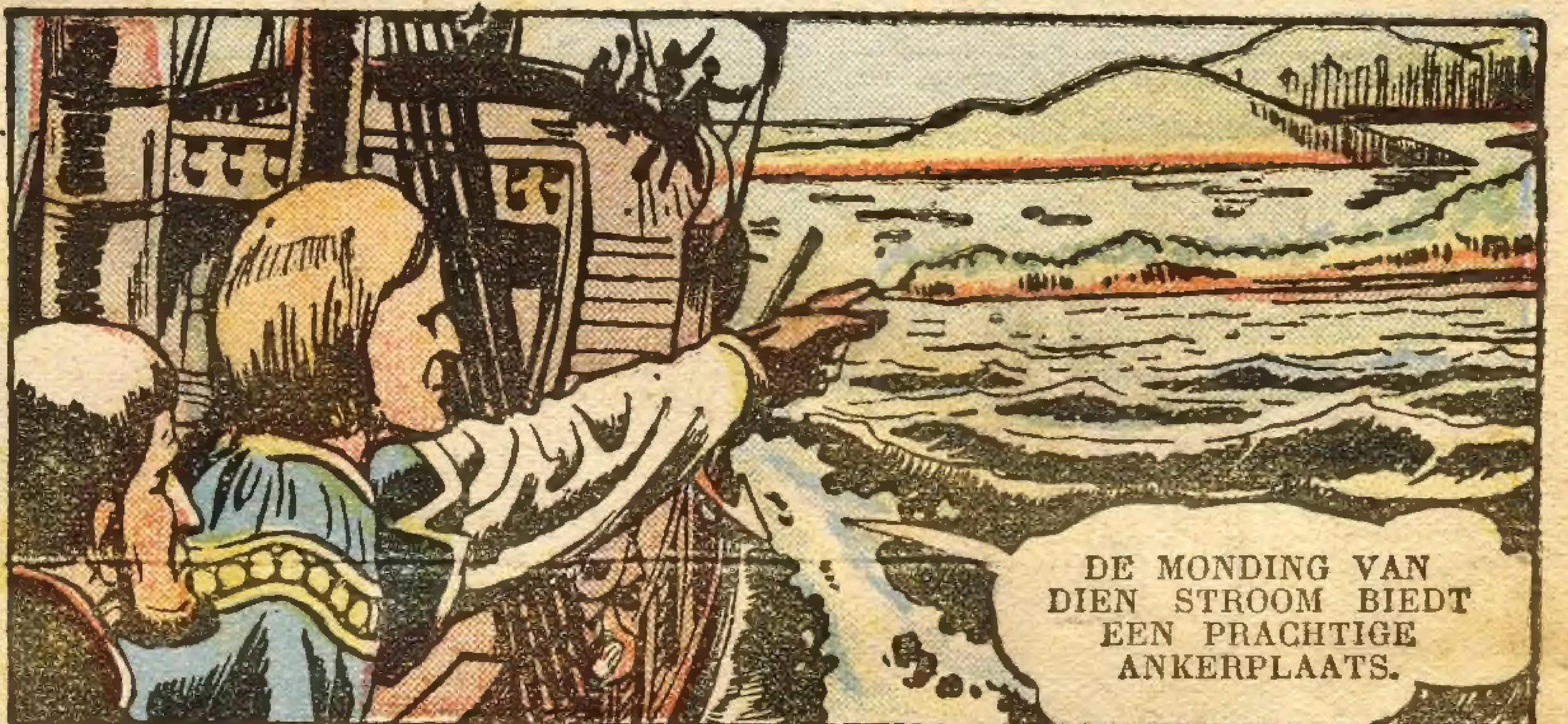
OPLOSSING VAN Nr. 224.











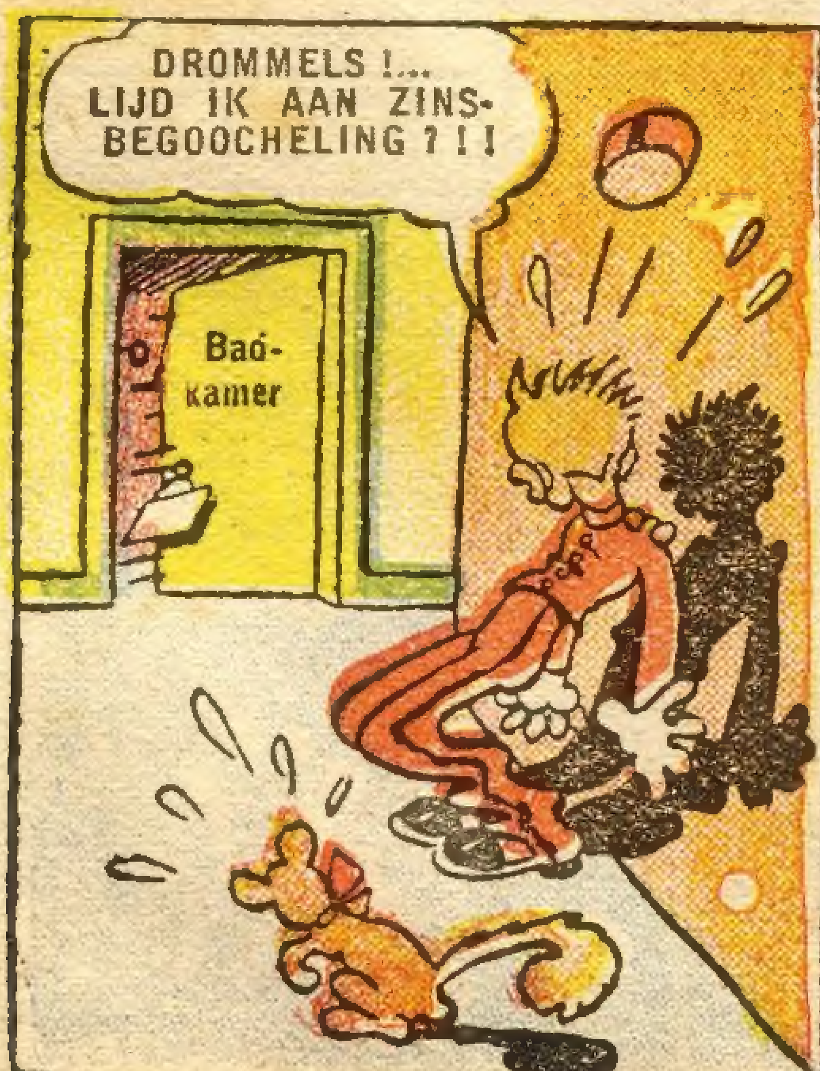








DE AVONTUREN VAN ROBBEDOES (vervolg)









Uitg. J. DUPUIS, Zonen en Co., Ommeganck str., 21, Antwerpen. — H. R. Antwerpen 79.317.